ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA
VOL. XVIII, 12 SECTIO G 1971

Instytut Administracji i Prawa Publicznego UMCS
Zakład Prawa Międzynarodowego Publicznego

Andrzej CZARNOCKI

Umowy dotyczące międzynarodowych kanałów morskich a państwa trzecie

Договоры, касающиеся международных морских каналов, и третие государства

Conventions relatives aux canaux maritimes internationaux et les Etats Tiers

I

Pojęcie „kanał" jest wieloznaczne. Najczęściej używa się je w budownictwie wodnym, mając na uwadze „ręką ludzką wzniesione urządzenie dla przeprowadzenia wody, które może służyć tak samo żegludze, jak nawodnieniu w suchych regionach".[1]

Od kanałów służących innym celom (np. nawadnianiu) należy odróżnić kanały żeglowne, to jest przeznaczone do komunikacji wodnej. Są one jednym z rodzajów dróg wodnych. Operując pojęciem drogi wodnej, mamy na myśli przestrzeń wodną, „ograniczoną przez brzegi, w kształcie linii przecinających ląd", a więc „zwartą rynnę" (tor przejazdowy). Morze zatem nie jest w tym znaczeniu drogą wodną ani też zbiorem dróg wodnych, gdyż nie ma na nim wyznaczonych torów, a każdy statek obiera sobie określony kurs. Są jednak na kuli ziemskiej miejsca, gdzie wybrzeża morskie znajdują się tak blisko siebie, że nasuwają porównanie z drogami lądowymi. W tych wypadkach możemy mówić o występowaniu „liniowych przestrzeni" także na morzu. Takie części morza nazywamy cieśninami.[2] Kanały, cieśniny i rzeki służące celom żeglugi, stanowią trzy rodzaje dróg wodnych.

---

[1] F. Berber: *Lehrbuch des Völkerrechts*, 1. Bd., München 1960, s. 313.

[2] V. Böhmert: *Die Kanäle*, [w:] *Wörterbuch des Völkerrechts*, red. K. Strupp, H. J. Schlochauer, 2. Bd. Berlin 1961, s. 188.

Drogi wodne możemy podzielić na sztuczne (kanały) i naturalne (rzeki, cieśniny). Ponadto, zależnie od korzystającego z drogi wodnej środka transportu, odróżniamy drogi wodne śródlądowe, to jest takie, po których poruszają się tylko statki rzeczne, i drogi wodne morskie, służące żegludze statków morskich.[3] Analogicznie odróżniamy kanały morskie od kanałów śródlądowych. Kanałami morskimi w najszerszym tego słowa znaczeniu będą więc zarówno kanały, które łączą części morza, jak i kanały, które odgałęziając się od morza prowadzą w głąb lądu.

Nas interesować będą tylko kanały stanowiące przejście między częściami morza. Są one określane jako kanały międzyoceaniczne (*interoceanic canals*).[4] Obecnie istnieje pięć takich kanałów: Sueski, Panamski, Kiloński, Koryncki i Białomorsko-Bałtycki.[5] Każdy z tych kanałów został przekopany przez terytorium jednego państwa i stanowi część jego terytorium.

Wszystkie państwa sprawują na swym terytorium całkowitą i wyłączną władzę zwierzchnią, to znaczy zarówno to, że ich zwierzchnictwo terytorialne może podlegać tylko takiemu ograniczeniu, jakie państwo samo przyjęło, jak i to, że na terytorium państwa rozciąga się domniemanie wyłączności jego kompetencji. W jednym z wyroków Sądu Najwyższego Stanów Zjednoczonych czytamy: „Kompetencja państwa w obrębie jego terytorium jest z konieczności wyłączna i absolutna. Nie podlega ona żadnemu ograniczeniu, którego samo państwo sobie nie nałożyło. [...] Dlatego wszelkie wyjątki w stosunku do pełnej i całkowitej władzy państwa w obrębie jego obszaru muszą pochodzić ze strony tego państwa. Nie mogą wypływać z żadnego innego prawnego źródła. [...] Świat składa się z odrębnych państw suwerennych, posiadających równe prawa i równą niezawisłość, których wzajemna korzyść jest popierana przez ich wzajemne stosunki i przez wymianę tych dobrych usług, które dyktuje ludzkość, a których wymagają ich potrzeby. Wszyscy więc suwereni zgodzili się na rozluźnienie w praktyce, w wypadkach wynikających ze specjalnych okoliczności, tej absolutnej i całkowitej kompetencji w obrębie swych terytoriów, które nadaje suwerenność".[6] Potrzeby obrotu międzynarodowego wymagają ograniczenia wykonywania suwerenności państw dla wzajemnych korzyści. Sztywne bowiem utrzymywanie pełnej suwerenności spowodowałoby izolację ekonomiczną i polityczną państwa wśród społeczności międzynarodowej.

---

[3] *Loc. cit.* Por. R. R. Baxter: *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge—Massachusetts 1964, ss. 3—21.

[4] Baxter: *op. cit.*, s. 343.

[5] Böhmert: *op. cit.*, s. 189.

[6] L. Ehrlich: *Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1961, ss. 79—80.

Kanały morskie mają duże znaczenie ekonomiczne i komunikacyjne nie tylko dla państwa, przez którego terytorium przebiegają, lecz dla większości członków społeczności międzynarodowej. Łączą bowiem morza, nad których brzegami leżą terytoria różnych państw, stanowiąc dogodne przejścia, skracające nieraz w znacznym stopniu drogę morską między różnymi punktami na kuli ziemskiej.

Gdy mówimy o kanale „międzynarodowym", nie wystarczy stwierdzenie, że ma on znaczenie międzynarodowe, chodzi bowiem o to, czy status kanału oparty jest na prawie międzynarodowym. Interesy żeglugi międzynarodowej wymagają, aby kanały morskie były otwarte, dając wolne przejście statkom wszystkich bander. Nie znaczy to jednak, by państwo, otwierające kanał o znaczeniu międzynarodowym, było zobowiązane do udostępnienia tego kanału dla żeglugi statków innych państw.[7] Jednakże w praktyce nie spotyka się całkowitego zakazu przepływu obcych statków. Nie leży to bowiem w interesie suwerena kanału. Zarówno Kanał Sueski, jak i Kanał Kiloński, zanim nadany im został status prawny dróg międzynarodowych, były otwarte dla żeglugi innych państw na mocy wewnętrznego ustawodawstwa państw nadbrzeżnych.

Obecnie przykładem kanału morskiego o znaczeniu międzynarodowym, którego status nie opiera się na prawie międzynarodowym, jest Kanał Koryncki. W czasie pokoju jest on otwarty dla statków handlowych wszystkich państw na podstawie prawa wewnętrznego Grecji.[8] Kanał ten nie jest jednak kanałem międzynarodowym.

Niewątpliwie znaczenie międzynarodowego kanału morskiego jest najważniejszą przesłanką poddania jego statusu normom prawa międzynarodowego. Samo jednak znaczenie nie decyduje jeszcze o kwalifikacji kanału jako „międzynarodowego". Aby kanał morski stał się kanałem „międzynarodowym", musi zostać zawarta umowa o korzystaniu z niego między państwem, przez którego terytorium kanał przebiega (państwem nadbrzeżnym), a innymi państwami-użytkownikami kanału. Korzystanie z kanałów: Sueskiego, Panamskiego i Kilońskiego zostało uregulowane przez umowy międzynarodowe. Zatem tylko te trzy kanały są kanałami międzynarodowymi. Umowa międzynarodowa, dająca innym państwom roszczenie prawne o zapewnienie swobody korzystania z kanału ich statkom, stanowi ograniczenie wykonywania suwerenności państwa nadbrzeżnego. Celem takiego ograniczenia jest ochrona interesów obrotu międzynarodowego. Istotą „umiędzynarodowienia" kanału nie jest więc,

---

[7] Baxter: *op. cit.*, s. 185. Por. L. Gelberg: *Sytuacja prawna Kanału Kilońskiego*, [w:] *Zagadnienia prawne Bałtyku*, Zbiór prac pod red. L. Gelberga, Wrocław—Warszawa—Kraków 1969, ss. 9—10.

[8] P. D. Barabolia, L. A. Iwanoszczenko, D. K. Kolesnik: *Mieżdunarodnoprawowoj rieżym ważniejszych proliwow i kanałow*, Moskwa 1965, s. 122.

jak może mylnie wskazywać ten termin, wyłączenie kanału spod zwierzchnictwa terytorialnego suwerena i oddanie go pod zarząd państwom-użytkownikom bądź też zapewnienie w nim wolności żeglugi na wzór wolności mórz. W stosunku do międzynarodowego kanału morskiego, podobnie jak i w stosunku do pozostałej części terytorium państwa, przez które kanał biegnie, istnieje domniemanie wyłączności kompetencji tego państwa. To domniemanie podlega tylko ograniczeniom wyszczególnionym wyraźnie w umowie międzynarodowej, przeznaczającej kanał do użytku innych państw.

II

Zadaniem norm prawnych regulujących żeglugę po kanałach międzynarodowych jest z jednej strony zapewnienie ochrony interesów państw-użytkowników (zapewnienie swobodnej żeglugi i równego traktowania), z drugiej zaś — zabezpieczenie interesów państw sprawujących zwierzchnictwo terytorialne nad kanałami. Mimo że położenie prawne każdego z trzech kanałów międzynarodowych zostało uregulowane przez oddzielną umowę, można doszukać się zasad wspólnych, leżących u podstaw tych umów.

Położenie prawne Kanału Sueskiego wykształciło się w wyniku rywalizacji anglo-fancuskiej. Co prawda Francja uzyskała w r. 1854 koncesję na budowę kanału, jednak już w latach siedemdziesiątych Anglia, wykorzystując trudności finansowe Egiptu, ustanawia kontrolę finansową i polityczną nad rządem egipskim. Rywalizacja ta kończy się sukcesem Brytyjczyków, którzy w r. 1882 wprowadzają do Egiptu swoje wojska i okupują go.[9] Dodać należy, że w tym czasie Egipt znajdował się pod zwierzchnictwem Turcji i w myśl firmanów sułtańskich nie miał prawa samodzielnie zawierać traktatów politycznych.

Kanał Sueski został otwarty w r. 1869. Jego położenie prawne do r. 1888 opierało się na prawie egipskim i firmanach sułtańskich. W Konstantylopolu 29 października 1888 r. została podpisana wielostronna konwencja, mająca „na zawsze i wszystkim mocarstwom gwarantować swobodę korzystania z Sueskiego kanału morskiego".[10] Stronami konwencji były: z jednej strony Turcja jako suweren terytorialny kanału, z drugiej — Francja, Niemcy, Austro-Węgry, Hiszpania, Wielka Brytania, Włochy, Holandia i Luksemburg oraz Rosja. Konwencja składa się ze wstępu i 17 artykułów. Jest umową otwartą, gdyż zawiera w art. 16

---

[9] *Ibid.*, ss. 70—71.

[10] *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Wybór dokumentów*, Wstęp i opracowanie L. Gelberg [dalej cyt. Gelberg: *Wybór dokumentów*], t. I, Warszawa 1954, ss. 153—156.

klauzulę przystąpienia. Później przystąpiły do konwencji: Grecja, Portugalia, Szwecja, Norwegia, Dania, Chiny i Japonia.[11]

Najbardziej jaskrawym przykładem ostrej walki mocarstw imperialistycznych o kontrolę nad kanałem morskim jest przykład Kanału Panamskiego. Już blisko sto lat przed otwarciem tego kanału trwała rywalizacja o to, które z państw, Stany Zjednoczone czy Wielka Brytania, uzyska zwierzchnictwo nad nim. Zwraca tu uwagę zupełne nieliczenie się z wolą państwa, przez które kanał miał prowadzić. USA starały się za wszelką cenę nie dopuścić do zwierzchnictwa Wielkiej Brytanii nad kanałem, występując przeciw koncepcji indywidualnej kontroli, głosząc, że przyszły kanał „powinien znajdować się w zarządzaniu i kierownictwie całej ludzkości".[12] W r. 1850 został zawarty między Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią traktat dotyczący statusu przyszłego kanału (tzw. traktat Clayton — Bulwer). Oba państwa zobowiązały się przestrzegać zasady neutralizacji kanału. Jednak Stany Zjednoczone stopniowo uzyskiwały przewagę w tej części świata i dwukrotnie (w r. 1869 i 1903) zawierały umowę z Kolumbią (ówczesnym suwerenem Przesmyku Panamskiego), dającą im indywidualną kontrolę nad strefą przyszłego kanału. Parlament kolumbijski w obu wypadkach odmówił ratyfikacji tych umów. W tym czasie Anglia zmuszona została do zrzeczenia się swych pretensji i uznania wyłącznego prawa USA do budowy i zarządzania kanałem. Nastąpiło to w traktacie podpisanym w Waszyngtonie 18 listopada 1901 r., znanym pod nazwą traktat Hay — Pauncefote.[13] Umowa ta, która zastąpiła umowę z r. 1850, uregulowała jednocześnie obowiązujący do dziś status prawny Kanału Panamskiego. W przeciwieństwie do traktatu konstantynopolitańskiego, traktat Hay — Pauncefote nie zawierał klauzuli przystąpienia, a nadto trzeba zwrócić uwagę na to, że dotyczył cudzego terytorium bez udziału suwerena terytorialnego (Kolumbii). Gdy Kolumbia odmówiła zgody na udostępnienie Stanom Zjednoczonym kontroli Przesmyku Panamskiego, wywołały one „rewolucję" w stanie Panama i w wyniku tego doprowadziły do powstania nowego państwa — Panamy, które już było powolne ich żądaniom.[14] Między Stanami Zjednoczonymi i Panamą, jako nowym suwerenem strefy kanału, został zawarty traktat w Waszyngtonie 18 listopada 1903 r. (tzw. traktat Hay — Bunau-Varilla).[15] Na mocy tego traktatu Stany Zjednoczone „na wieczne czasy" uzyskały kontrolę i zarząd strefy Kanału Panamskiego.

---

[11] Barabolia i inni: *op. cit.*, s. 71. D. Rauschning: *Suez Kanal*, [w:] *Wörterbuch des Völkerrechts*, 3. Bd., Berlin 1962, s. 418.

[12] Barabolia i inni: *op. cit.*, s. 93.

[13] Gelberg: *Wybór dokumentów*, t. I, ss. 180—181.

[14] Barabolia i inni: *op. cit.*, s. 96.

[15] Gelberg: *Wybór dokumentów*, t. I, ss. 187—189.

Nieco inaczej doszło do „umiędzynarodowienia” Kanału Kilońskiego. Kanał ten, od chwili oddania go do użytku w r. 1895, podlegał prawu niemieckiemu. Dopiero traktat wersalski z r. 1919 nadał mu status prawnomiędzynarodowy (art. 380—386).[16] Stronami traktatu wersalskiego były z jednej strony Niemcy, z drugiej — Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone (m. in. Polska). Postanowienia dotyczące Kanału Kilońskiego były przedmiotem wyroku Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z 17 VIII 1923 r. w sprawie statku „Wimbledon”. W nocie z 14 XI 1936 r. Niemcy hitlerowskie oświadczyły, że postanowień traktatu wersalskiego dotyczących Kanału Kilońskiego stosować nie będą. Zagadnienie, czy postanowienia art. 380—386 traktatu wersalskiego nadal obowiązują, jest sporne w nauce prawa międzynarodowego. Większość prawników wypowiada się bezpośrednio lub pośrednio za dalszym ich obowiązywaniem.[17]

III

Międzynarodowy status prawny kanałów morskich został ustanowiony w każdym wypadku przez umowę, której stroną jest suweren terytorialny kanału oraz państwa-użytkownicy kanału.

Liczba państw-użytkowników, będących stronami umów dotyczących kanałów, jest jednak niewspółmiernie mała w stosunku do liczby państw korzystających z tych kanałów. Nasuwa się pytanie, czy państwom nie będącym stronami odpowiednich umów (państwom trzecim) przysługuje roszczenie prawne o korzystanie z międzynarodowych kanałów morskich. Odpowiedzi na to pytanie będziemy szukać przede wszystkim w poszczególnych umowach.

Wstęp do konwencji konstantynopolitańskiej mówi wyraźnie o celu tej umowy, którym jest zapewnienie „na zawsze” i „wszystkim mocarstwom” (a więc także państwom trzecim) swobody korzystania z Kanału Sueskiego. Zasadę tę precyzuje art. 1 tej konwencji: „Sueski kanał morski będzie zawsze wolny i otwarty w czasie wojny i w czasie pokoju dla wszystkich statków handlowych i okrętów wojennych bez różnicy bandery”. Podobną treść zawiera art. 3, pkt 1 traktatu Hay—Pauncefote: „Kanał będzie wolny i otwarty dla statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich krajów przestrzegających niniejszych prawideł na zasadzie całkowitej równości, tak że nie będzie się czyniło żad-

[16] *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Wybór dokumentów*, Wstęp i opracowanie L. Gelberg, t. II, Warszawa 1958, ss. 60—61.

[17] Zagadnienie to omawiają szczegółowo: J. Symonides: *Obowiązywanie postanowień Traktatu Wersalskiego dotyczących Kanału Kilońskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1967, nr 6, s. 256 oraz Gelberg: *Sytuacja prawna Kanału Kilońskiego...*, ss. 13—37.

nych różnic na niekorzyść któregokolwiek z tych krajów, jego obywateli czy poddanych, w tym co dotyczy warunków czy opłat za przejazd lub innych [...]". A także art. 380 traktatu wersalskiego: „Kanał Kiloński i dostępy do niego będą zawsze wolne i otwarte [...] dla okrętów wojennych i statków handlowych wszystkich państw będących w pokoju z Niemcami" oraz art. 381 traktatu wersalskiego: „Obywatele, rzeczy oraz okręty i statki wszystkich Mocarstw będą pod względem opłat, udogodnień w obsłudze oraz pod wszelkimi innymi względami traktowane na stopie zupełnej równości przy korzystaniu z kanału, tak żeby nie czyniono żadnych różnic na niekorzyść obywateli, rzeczy, statków i okrętów jakiegobądź Mocarstwa [...]." [18]

Z przytoczonych przepisów wynika, że intencją stron umów dotyczących międzynarodowych kanałów morskich było rozciągnięcie zasady swobody korzystania z kanałów oraz równości traktowania statków i okrętów wszystkich bander na państwa trzecie. Czy można tu jednak mówić o prawach państw trzecich?

Jak kształtowały się poglądy na problem praw państw trzecich, można zobaczyć choćby na przykładzie USA. Traktat Hay — Pauncefote, w przeciwieństwie do konwencji konstantynopolitańskiej, nie zawiera klauzuli przystąpienia. Klauzula taka była umieszczona w pierwotnym tekście traktatu i została zeń usunięta na żądanie senatu USA. Motywowano to między innymi tym, że „USA nie mogłyby być umownie związane przez układ, który stwarzałby prawa i obowiązki między USA i państwami trzecimi." [19]

Pamiętać należy jednakże o tym, że Stany Zjednoczone, wykonując prawa suwerena terytorialnego w stosunku do Kanału Panamskiego, są jednocześnie jednym z użytkowników Kanału Sueskiego, będąc w stosunku do konwencji konstantynopolitańskiej państwem trzecim. Stwierdzenie, że inne państwa prócz Wielkiej Brytanii i Panamy mają prawa wynikające z art. 3 pkt 1 traktatu Hay — Pauncefote, godzić może w interesy USA. Wynikałoby stąd bowiem, że Stany Zjednoczone mają zobowiązania wobec państw trzecich. W stosunku do Kanału Sueskiego Stany Zjednoczone są w sytuacji państwa trzeciego, dlatego ich interesy przemawiają za uznaniem, iż art. 1 konwencji z r. 1888 stworzył prawo nie tylko dla stron.[20] Dziwna się może przeto wydawać amerykańska teza o tym, że żadnemu państwu poza Wielką Brytanią i Panamą nie przysługuje roszczenie prawne z art. 3 pkt 1 traktatu Hay — Pauncefote. Artykuł 3 tego traktatu jest oparty na postanowieniach konwencji konstantynopolitańskiej, co wyraźnie stwierdzono w zdaniu pierwszym tego artykułu.

---

[18] Podkreślenia autora.

[19] Baxter: *op. cit.*, ss. 174—176.

[20] *Ibid.*, s. 176.

Stanowisko amerykańskie ujawniło się wyraźnie w czasie kryzysu sueskiego w r. 1956. USA starały się uzasadnić tezę, że położenie prawne Kanału Panamskiego różni się zasadniczo od położenia prawnego Kanału Sueskiego. Tak twierdził prezydent Eisenhower na konferencji prasowej 8 VIII 1956 r. Podobnie uzasadniał tę tezę amerykański sekretarz stanu, Dulles, twierdząc, że Kanał Sueski został „umiędzynarodowiony", a Kanał Panamski — nie.[21]

Stanowisko USA w tej sprawie jest bezpodstawne i powszechnie kwestionowane. R. R. Baxter wskazuje na konsekwencje tego stanowiska następująco: [...] jeśli USA odmówią państwom nie uczestniczącym w układzie otwarcia Kanału Panamskiego [...] nie ma podstawy do zapewnienia, że okręty USA [...] mają prawo przejścia przez Suez. Gołosłowna deklaracja, że te dwie drogi wodne są zupełnie niepodobne [...] nie jest prawnie uzasadniona."[22]

Pozycja Stanów Zjednoczonych prowadziłaby więc do ograniczenia kręgu podmiotów prawa przejścia przez międzynarodowe drogi wodne do stron odpowiednich umów.

IV

Zajmując się problemem stosunku państw trzecich do umów regulujących status prawny międzynarodowych kanałów morskich, należy przyjąć za punkt wyjścia zasadę suwerenności — fundament prawa międzynarodowego. Z zasady tej wynika, że państwo w stosunkach międzynarodowych jest związane tylko swoją wolą. Umowa zawarta między państwami wiąże tylko strony, nie wywołując *ipso facto* żadnych skutków prawnych wobec państw trzecich, będąc w stosunku do nich *res inter alios acta*. Pochodną więc zasady suwerenności jest zasada przeniesiona z prawa cywilnego, a znajdująca zastosowanie w prawie międzynarodowym: „*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*". Wynikałoby stąd, że żadna umowa międzynarodowa nie może rzutować na zakres praw i obowiązków stron, gdyż działanie prawne takiej umowy na państwa trzecie byłoby zawsze ograniczeniem zasady suwerenności i pochodnej jej — zasady równości państw. Państwo samo decyduje nie tylko o zakresie swych obowiązków, lecz także o zakresie swych praw. Dlatego też nawet przyznanie państwu trzeciemu oczywistych korzyści godzi w zasadę suwerenności, bowiem „poszkodowanym w swej wolnej woli tworzenia jest również i ten, kto musi uzyskać prawo, którego nie chce uzyskać".[23]

[21] *Loc. cit.*

[22] *Loc. cit.*

[23] H. Ballreich: *Verträge zugunsten und zu Lasten Dritter*, [w:] *Wörterbuch des Völkerrechts*, 3. Bd., Berlin 1962, s. 544.

W prawie międzynarodowym przyjęto więc zasadę, że umowa międzynarodowa nie wywołuje żadnych skutków prawnych w stosunku do państw trzecich.

W praktyce traktatowej państw spotyka się *pacta in favorem tertii*, to jest umowy zawierające postanowienia na korzyść państw trzecich. Różne mogą być motywy skłaniające strony umowy do umieszczenia w niej postanowień na korzyść tych państw. Mogą to być: „wytyczne polityki, konkretny układ sił, kompromis na tle sprzecznych tendencji, a w tym własne interesy stron umowy".[24]

W nauce prawa międzynarodowego panuje więc zgoda co do tego, że umowy, „których wypełnienie dotyka państw trzecich", istnieją. Nasuwa się tylko pytanie, jak zakwalifikować skutki tych umów względem tych państw. Czy są to tylko „polityczne refleksy bez charakteru prawnego"? [25]

Konwencja wiedeńska o prawie traktatów głosi w art. 34: „Traktat nie tworzy ani zobowiązań, ani uprawnień dla państwa trzeciego bez jego zgody". W art. 36 pkt 1: „Uprawnienie dla państwa trzeciego powstaje na podstawie przepisów traktatu, gdy strony zamierzają, aby ten przepis przyznał uprawnienie bądź odnośnemu państwu lub grupie państw, do których ono należy, bądź wszystkim państwom, a państwo na to się zgadza".[26]

STSM w wyroku z 7 VI 1932 r. (spór francusko-szwajcarski w sprawie wolnych stref Górnej Sabaudii i obszaru Gex) wypowiedział się na ten temat podobnie: „Nie należy zbyt łatwo domniemywać, że postanowienia korzystne dla państwa trzeciego zostały przyjęte w celu stworzenia na jego korzyść rzeczywistego prawa. Nic jednakże nie przeszkadza, żeby wola państw suwerennych mogła mieć ten cel i ten skutek. Istnienie prawa nabytego na mocy aktu zawartego przez inne państwa jest więc kwestią, którą należy rozstrzygnąć w poszczególnym wypadku; chodzi o stwierdzenie, czy państwa, które stypulowały na korzyść państwa trzeciego, zamierzały stworzyć dlań rzeczywiste prawo, które ono przyjęło jako takie." [27]

Przytoczone wyżej przepisy i fragment wyroku nie są niczym innym, jak potwierdzeniem zasady *pacta tertiis*. Państwo trzecie może co prawda nabyć prawo z umowy, lecz elementem decydującym o nabyciu prawa jest wola tego państwa. Umowa nie stwarza p r a w a dla państwa trzeciego, lecz stwarza tylko korzyść. K o r z y ś ć ta staje się p r a-

---

[24] M. L a c h s: *Umowy wielostronne*, Warszawa 1958, s. 175.

[25] B a l l r e i c h: *op. cit.*, s. 544.

[26] Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z 23 V 1969, zamieszczona w „Revue Générale de Droit International Public" 1969, nr 3, s. 930.

[27] Publications de la Cour permanente de Justice internationale, série A/B, nr 46, ss. 147—148.

wem dopiero z chwilą przyjęcia jej przez państwo trzecie. Korzyść, która nie została przez państwo trzecie przyjęta jako prawo, pozostaje tylko „politycznym refleksem".

Istnieją umowy kwalifikowane jako wyjątki od zasady *pacta tertiis*. Tak więc Lachs wyodrębnia grupę umów stypulujących prawa na korzyść wszystkich członków społeczności międzynarodowej. Umowy te działają, jego zdaniem, *erga omnes*. Jako przykład takich umów przytacza on umowy dotyczące międzynarodowych kanałów morskich.[28]

Instytucje zawarte w art. 1 konwencji konstantynopolitańskiej, art. 3 pkt 1 traktatu Hay—Pauncefote i art. 380 traktatu wersalskiego były określane niekiedy jako „służebności międzynarodowe" (*international servitudes*). Na tej koncepcji oparł swą opinię, odrębną od wyroku w sprawie „Wimbledon", Schücking. Wyraził on zdanie, że prawo do swobodnego korzystania z Kanału Kilońskiego, wprowadzone przez traktat wersalski, stanowi służebność międzynarodową na rzecz wszystkich państw będących w pokoju z Niemcami.[29]

Obok doktryny „służebności międzynarodowych" w poglądach na istotę instytucji swobody korzystania z międzynarodowych kanałów morskich spotykamy się ze zdaniem, że przepisy umów dotyczących kanałów stworzyły prawa rzeczowe na korzyść wszystkich państw świata. Koncepcja praw rzeczowych jest oddzielona od doktryny „służebności międzynarodowych". Tak więc, zdaniem Baxtera, przyjęcie jako słusznej koncepcji praw rzeczowych nie stanowi jednocześnie uznania istnienia służebności w prawie międzynarodowym.[30]

Można spotkać różne konstrukcje, których celem jest uzasadnienie skuteczności przepisów o kanałach *erga omnes*. A więc między innymi konstrukcję, że strony umów dotyczących kanałów działały w charakterze pełnomocników całej społeczności międzynarodowej.[31]

Mc Nair uważa za prawdopodobne, że państwom trzecim przysługują roszczenia prawne z umów dotyczących kanałów międzynarodowych. Poszukując podstaw dla takiego prawa, stwierdza, iż wypływa ono z celu międzynarodowych kanałów morskich, a jest nim „ułatwianie komunikacji między państwami", co leży w interesie całej społeczności międzynarodowej. W oparciu o ten cel autor ten uzasadnia skuteczność umów dotyczących kanałów *erga omnes*.[32]

Wynikałoby stąd, że istnieją umowy stwarzające „obiektywne po-

---

[28] Lachs: *op. cit.*, s. 187.

[29] I. von Münch: *Wimbledon Fall*, [w:] *Wörterbuch des Völkerrechts*, 3. Bd., Berlin 1962, s. 852.

[30] Baxter: *op. cit.*, s. 180 i n.

[31] Mc Nair: *The Law of Treaties*, Oxford 1961, s. 226. Baxter: *op. cit.*, s. 182.

[32] Nair: *op. cit.*, s. 266.

rządki, które w swej istocie rozciągają się na państwa trzecie". Umowy te przeciwstawiane są traktatom dotyczącym różnych dziedzin obrotu międzynarodowego między państwami. Te ostatnie nie wywołują żadnych skutków względem państw trzecich. Bluntschli dzieli normy prawa międzynarodowego na konwencjonalne i konieczne. Jego zdaniem, podstawą prawa koniecznego nie jest wola państw, lecz ich „wspólne przekonanie prawne". Scalle wyodrębnia normy obiektywne, odnoszące się do państw trzecich. Są to normy wynikające z faktu istnienia społeczności międzynarodowej i dotyczące „solidarnej egzystencji państw".[33] Jego zdaniem „twierdzenie, według którego działanie traktatów nie może dotyczyć państw trzecich, nie świadczy, że w traktacie nie może być ani stron, ani państw trzecich, leczy tylko prawodawcy." [34]

Ch. Rousseau wyodrębnia traktaty dotyczące komunikacji, twierdząc: „Prawo komunikacji zmierza w istocie do przyznania wolności jako prawa, a nie jako korzyści wszystkim państwom świata [...]" Jako przykład przepisów konwencji działających na korzyść wszystkich państw, Rousseau przytacza przepisy konwencji konstantynopolitańskiej, traktatu Hay—Pauncefote oraz traktatu wersalskiego.[35]

W wyroku w sprawie „Wimbledon" STSM wypowiedział się, że Kanał Kiloński jest „sztuczną drogą wodną, łączącą dwa otwarte morza, przekazaną na stałe do użytku całego świata".[36] W oparciu o to stwierdzenie można wysunąć koncepcję, że kanał morski może zostać przekazany przez suwerena terytorialnego do użytku międzynarodowego. Przekazanie to stwarza prawa na korzyść „żeglugi międzynarodowej", przy tym forma przekazania jest dowolna (układ, jednostronna deklaracja itp.) [37]

Poza przytoczonymi koncepcjami spotyka się także zdania, że źródło praw państw trzecich tkwi nie w konwencjach, lecz w zwyczaju międzynarodowym. Tak na przykład J. Gilas skłania się do tego, by korzyści dla państw trzecich, wynikające z konwencji konstantynopolitańskiej, traktować nie jako prawa, lecz jako przywileje. Ponieważ jednak przywileje te były przestrzegane w praktyce przez długi okres i przestrzeganiu temu towarzyszyło przeświadczenie o ich obligatoryjności, stały się one prawem. Dalej autor ten zaznacza jednak, że prawo takie istnieje

---

[33] B a l l r e i c h: *op. cit.*, ss. 545—546.

[34] Cyt. za Ch. R o u s s e a u: *Principes généraux du droit international public*, t. I, Paris 1944, s. 463.

[35] R o u s s e a u: *op. cit.*, t. I, s. 464. Na temat skutków prawnych umów dotyczących cieśnin międzynarodowych Ch. Rousseau wypowiada się następująco: „Zastosowalność *erga omnes* jest [...] zasadą fundamentalną statusu konwencyjnego cieśnin. Zostało to potwierdzone formalnie przez traktaty [...]".

[36] Publication de la Cour permanente de Justice internationale, série A, nr 1, s. 14 i n.

[37] B a x t e r: *op. cit.*, ss. 182—184.

tylko w czasie pokoju.[38] Stwierdzenie, że źródłem praw państw trzecich jest zwyczaj międzynarodowy, prowadzi do wniosku, iż umowy dotyczące międzynarodowych kanałów morskich są bez znaczenia prawnego dla państw trzecich.

V

Przedstawione poglądy na temat skutków prawnych umów dotyczących międzynarodowych kanałów morskich względem państw trzecich można streścić następująco: wszyscy autorzy są zgodni co do istnienia w prawie międzynarodowym zasady *pacta tertiis*, jako pochodnej zasady suwerenności. Umowy o międzynarodowych kanałach morskich przytoczeni autorzy kwalifikują jako wyjątek od zasady *pacta tertiis*. Nie czynią tego jednak w sposób jasny. Tak więc Lachs zalicza do odrębnej grupy umowy, „które wyraźnie stypulują szereg praw na rzecz wszystkich, a więc działają *erga omnes*". W grupie tej znajdują się także umowy o kanałach międzynarodowych. Dalej jednakże wspomniany autor stwierdza, że „w zasadzie i w tych wszystkich wypadkach nie ma podstaw do narzucenia nowej normy prawnej państwom, które w procesie jej narodzin nie brały udziału, a tym samym nie wyraziły zgody na jej powstanie".[39]

Baxter omawia krytycznie cztery koncepcje usiłujące uzasadnić prawa niesygnatariuszy (koncepcję służebności międzynarodowych, umów na korzyść państw trzecich, praw rzeczowych oraz koncepcję przekazania kanału morskiego do użytku międzynarodowego).[40] Zdaniem tego autora, żadna z wymienionych koncepcji nie jest trafna. Jest on zdecydowany co do tego, że państwom trzecim przysługują roszczenia prawne, lecz źródła ich należy szukać poza traktatami.[41] Jednym z warunków nabycia prawa do korzystania z międzynarodowego kanału morskiego jest, zdaniem tego autora, *dedication* — przeznaczenie kanału morskiego do użytku całej wspólnoty międzynarodowej. Przeznaczenie to może nastąpić niekoniecznie w drodze układu. Możliwe są inne sposoby, np. jednostronna deklaracja. Do nabycia praw przez państwa trzecie musi zaistnieć jednakże drugi warunek, określony jako *substantial reliance*. Chodzi mianowicie o faktyczne korzystanie z kanału przez państwa trzecie. Wystarczy tu jednak — zdaniem autora — korzystanie z kanału przez „żeglugę międzynarodową w ogóle", aby wszystkie państwa nabyły prawo do korzystania z kanałów.[42]

---

[38] J. Gilas: *Prawnomiędzynarodowe położenie Kanału Sueskiego w okresie konfliktu zbrojnego*, „Państwo i Prawo" 1968, z. 8/9, s. 253.

[39] Lachs: *op. cit.*, s. 187.

[40] Baxter: *op. cit.*, ss. 177—184.

[41] *Ibid.*, s. 177.

[42] *Ibid.*, s. 184 oraz *Appendix*, s. 343 (art. 2).

Baxter nie wziął pod uwagę woli poszczególnych państw, lecz wolę „żeglugi międzynarodowej”. Jest to próba stworzenia tworu ponadpaństwowego, sprzeczna z zasadą suwerenności. Poza tym nasuwa się pytanie: jak długi okres faktycznego korzystania z międzynarodowego kanału morskiego potrzebny jest do nabycia prawa doń?

Jest jednak faktem niezaprzeczalnym, że międzynarodowe kanały są wykorzystywane w dużej mierze przez statki i okręty państw trzecich. Nie zdarza się w praktyce, by suweren kanału odmówił przepuszczenia przez kanał statku jakiegoś państwa, motywując to w ten sposób, że państwo to nie jest stroną odpowiedniej konwencji. Taka praktyka stwarza domniemanie, że państwom trzecim przysługuje to prawo i o jego istnieniu przekonane są zainteresowane państwa. Należy więc zaznaczyć, że istnieje p r a w o państw trzecich do korzystania z międzynarodowych kanałów morskich. Kwestia sprowadza się tylko do tego, jak istnienie tego prawa uzasadnić — czy w oparciu o przepisy umów, czy też szukać uzasadnienia poza tymi przepisami. Wydaje się, że należy przyjąć za punkt wyjścia przepisy wymienionych umów.

Większość autorów czyni to przy pomocy koncepcji skuteczności tych przepisów *erga omnes*. Czy takie postawienie sprawy jest zadowalające? Koncepcje praw rzeczowych, przeniesione w drodze analogii z prawa wewnętrznego na grunt prawa międzynarodowego, są poddane szerokiej krytyce przez naukę tego prawa. Podważa się samą możliwość stosowania w tym przypadku analogii z prawem wewnętrznym.

Tak więc, krytykując pojęcie służebności międzynarodowych, J. Makowski stwierdza, że pojęcia tego nie można stosować w prawie międzynarodowym, gdyż stanowi ono z natury swej ograniczenie *dominii*. W prawie międzynarodowym można natomiast mówić tylko o ograniczeniu suwerenności (*imperii*).[43]

Zdaniem C. Berezowskiego, koncepcja służebności międzynarodowych, jak w ogóle wszelkie koncepcje rozciągania skuteczności umów międzynarodowych *erga omnes* nie mają racji bytu na gruncie socjalistycznej teorii prawa międzynarodowego.[44]

Ponadto, jak stwierdza C. Berezowski, konstrukcje te są przestarzałe nawet dla epoki kapitalistycznej. Pojęcia te są właściwe dla „stosunków okresu średniowiecznego, kiedy uprawnienia feudałów były natury rze-

---

[43] J. M a k o w s k i: *Sprawa parowca Wimbledon*, „Themis Polska” seria III, t. II, Warszawa 1924/1925, s. 216.

[44] C. B e r e z o w s k i: *Terytorium, Instytucje wyspecjalizowane, Współpraca międzynarodowa, Obszary kolonialne i zależne*, Warszawa 1957, s. 115: „Niektórzy autorowie burżuazyjni wypowiadają się za istnieniem tzw. służebności międzynarodowych, zapominając, że stosunki rzeczowe z zakresu prawa cywilnego nie mają nic wspólnego ze stosunkami międzynarodowymi, jako stosunkami pomiędzy suwerennymi podmiotami prawa.”

czowej i kiedy w stosunkach międzynarodowych nie rządziła jeszcze zasada suwerenności".[45]

W wyroku w sprawie „Wimbledon" STMS odrzucił koncepcję służebności międzynarodowych.

Koncepcję zarówno służebności międzynarodowych, jak i praw rzeczowych oraz konstrukcję w rodzaju „teorii przekazania" należy odrzucić chociażby z tego powodu, że umowy regulujące status prawny międzynarodowych kanałów morskich stwarzają nie tylko korzyści, ale i pewne ciężary dla państw trzecich.

W wypadku bowiem kanałów międzynarodowych z nabyciem prawa do korzystania z kanału wiążą się pewne ciężary (uiszczenie opłat, nieprzeszkadzanie w żegludze statkom innych państw, przestrzeganie zasady neutralizacji w wypadku Kanału Sueskiego i Kanału Panamskiego). Państwo trzecie, nabywając prawo do korzystania z kanału, przyjmuje jednocześnie ciężary warunkujące posiadanie tego prawa.[46] Wydaje się to oczywiste, gdyż w przeciwnym wypadku państwo trzecie znajdowałoby się w sytuacji korzystniejszej niż sygnatariusze konwencji, a taki stan sprzeczny byłby z wolą stron. Ich intencją mogłoby być najwyżej to, aby zakres uprawnień państwa trzeciego był równy zakresowi uprawnień kontrahenta umowy. Zaakceptowanie więc korzyści płynących z wymienionych umów jest integralnie związane z przyjęciem odpowiednich zobowiązań.

Sytuacja jest więc o tyle specyficzna, że umowy dotyczące kanałów dają państwom trzecim nie tylko same korzyści, lecz nakładają pewne ciężary, związane z korzyściami i warunkujące te korzyści. Z tego choćby powodu umowy te nie mogą mieć skutku *erga omnes*.[47]

Przyjęcie koncepcji krańcowo przeciwnej przez stwierdzenie, że między umowami dotyczącymi kanałów międzynarodowych a państwami trzecimi nie ma żadnej relacji, jest również nie do przyjęcia. Przepisy

---

[45] Berezowski: *op. cit.*, s. 115.

[46] Tak Baxter: *op. cit.*, s. 184: „[...] państwo, które akceptuje korzyści tranzytu, przyjmuje z nimi ciężary, które warunkują te korzyści." Por. art. 36 pkt 2 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów: „Państwo wykonujące uprawnienie zgodnie z paragrafem 1 musi uczynić zadość warunkom jego wykonywania, przewidzianym w traktacie lub ustanowionym zgodnie z traktatem." Mówi o tym art. 3 pkt 1 traktatu Hay—Pauncefote: „Kanał będzie wolny i otwarty dla statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich krajów przestrzegających niniejszych prawideł [...]".

[47] W konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 23 V 1969 r. wyraźnie odróżniono przyjęcie praw przez państwo trzecie od przyjęcia przezeń obowiązków. O ile możliwe jest domniemanie zgody państwa trzeciego na przyjęcie praw (art. 36 pkt 1 zdanie ostatnie), o tyle w wypadku zobowiązań potrzebna jest wyraźna zgoda tego państwa (art. 35).

tych umów, wyrażające wolę stron, muszą mieć jakieś znaczenie dla państw trzecich.

Wydaje się, iż rozwiązania zagadnienia stosunku omawianych umów do państw trzecich szukać należy nie w płaszczyźnie ich działania *erga omnes*, lecz w płaszczyźnie pełnego zastosowania zasady suwerenności, oświadczeń woli i zgody państw, a więc w zgodności ze wszystkimi zasadami prawa międzynarodowego. Jeżeli bowiem uzasadnienie istnienia praw państw trzecich da się pogodzić z zasadami tego prawa, nie ma najmniejszych podstaw do tworzenia konstrukcji wynikających z istoty prawa wewnętrznego w rodzaju praw rzeczowych. Analogii między prawem wewnętrznym a prawem międzynarodowym w tym wypadku stosować nie można ze względu na zasadnicze różnice dotyczące istoty społeczności międzynarodowej (zasada suwerenności) i obywateli (lub poddanych) jakiegoś państwa (zasada podporządkowania jednostki aparatowi państwowemu).

Konstrukcje w rodzaju „teorii przekazania" są odmianą koncepcji praw rzeczowych. Teoria ta, zmodyfikowana przez Baxtera wprowadzeniem doń elementu *substantial reliance* przez żeglugę międzynarodową, nie uwzględnia także zasady związania państwa tylko własną wolą i stwarza mistyfikację mającą na celu podporządkowanie państwa jakimś abstrakcyjnym interesom, wspólnym dla całej społeczności międzynarodowej.

Stwierdzić należy z całą pewnością, że *ratio legis* odpowiednich postanowień umów dotyczących kanałów tkwiła w stypulowaniu korzyści dla potencjalnie wszystkich państw świata. Międzynarodowe kanały morskie mają duże znaczenie ekonomiczne i strategiczne dla wielu państw. Ze względu na to rozwiązaniem najsłuszniejszym jest zapewnienie swobody korzystania z nich dla statków i okrętów wszystkich państw.

Czy jednak troska o interesy innych państw była motywem, który doprowadził strony do stypulowania postanowień na korzyść państw trzecich? Tak z pewnością nie było. Normy dotyczące korzystania z kanałów międzynarodowych były wyrazem kompromisu między państwami imperialistycznymi, wiodącymi prym wśród ówczesnej społeczności międzynarodowej. Państwa te dbały z pewnością tylko o zabezpieczenie własnych interesów. Historyczne tło powstania norm regulujących status prawny międzynarodowych kanałów morskich uzasadnia niezbicie, że każde z mocarstw imperialistycznych dążyło do wyciągnięcia maksymalnych korzyści z kanału.

Natomiast korzyści płynące dla państw trzecich są uwarunkowane pewnymi ciężarami. Stronom umów dotyczących międzynarodowych kanałów morskich chodzić więc mogło o stworzenie węzła między tymi

umowami a możliwie największą liczbą członków społeczności międzynarodowej. Gdy bowiem możliwie największa liczba państw trzecich będzie miała gwarancje prawne swobodnego korzystania z międzynarodowych kanałów morskich, stworzy to jednocześnie lepszą gwarancję dla stron, że umowy dotyczące międzynarodowych kanałów morskich będą przestrzegane przez możliwie największy krąg państw. Zapewnienie swobodnego korzystania z kanałów możliwie największej liczbie państw mogło więc leżeć w interesie stron. Nie tylko więc z konkretnych przepisów wynika, że intencją stron było zapewnie tym przepisom skuteczności *erga omnes*. Jednak takiej skuteczności umowom międzynarodowym zapewnić nie można w sposób bezpośredni, to jest przez rozciągnięcie skutków tych umów na państwa trzecie.

Normalnym rozwiązaniem sytuacji powinno być zaproszenie możliwie największej liczby państw do uczestnictwa w rokowaniach bądź też zapewnienie państwom nie uczestniczącym w rokowaniach przystąpienia do konwencji. Jednak tylko konwencja konstantynopolitańska zawiera klauzulę przystąpienia. Czy klauzula przystąpienia jest jedyną drogą nabycia uprawnień z tej konwencji przez państwo trzecie?

Do konwencji konstantynopolitańskiej przystąpiło tylko siedem państw. Nie ma żadnej podstawy do stwierdzenia, że państwa, które nie przystąpiły, nie są uprawnione do korzystania z Kanału Sueskiego. Zdaniem Baxtera, przystąpienie nie jest koniecznym warunkiem nabycia uprawnień, lecz powinno być rozumiane raczej jako „zdecydowane potwierdzenie wszelkich zobowiązań konwencji".[48]

Czy istnieje jeszcze jakaś inna możliwość, aby państwa trzecie znalazły się w sytuacji „jak gdyby stron umowy"?

Jest bezsprzeczne, że sygnatariusze mogą umieścić w umowie postanowienie na korzyść państwa trzeciego. Stworzenie takiej korzyści nie narusza zasady suwerenności. Nie rzutuje bowiem na zakres praw i obowiązków państwa trzeciego. Państwo to może bowiem korzyść przyjąć lub nie i w obu wypadkach samo decyduje o swych prawach i obowiązkach. Jeśli państwo trzecie oświadczy, że przyjmuje korzyść, korzyść ta staje się p r a w e m. Od tego momentu strony nie mogą już korzyści uchylić. Wynika stąd, że mogą one tak długo dysponować korzyścią, aż stanie się ona prawem. Pewność obrotu międzynarodowego wymaga, by od chwili nabycia prawa przez państwo trzecie, prawo to było chronione. Umowy dotyczące międzynarodowych kanałów morskich nie mogą być więc zmienione przez zgodę stron, lecz potrzebna jest także zgoda państw trzecich, które nabyły prawa z tych konwencji (państw trzecich będących użytkownikami kanałów).

Państwo trzecie nabywa więc prawo do korzystania z międzynarodo-

---

[48] B a x t e r: *op. cit.*, s. 179.

wego kanału morskiego, jednak nie bezpośrednio z umowy zawartej między innymi państwami, lecz poprzez wyrażenie zgody na ponoszenie ciężarów warunkujących korzyści płynące z użytkowania kanału. Zasada *pacta tertiis* jest zatem w pełni zachowana.

Łatwo dostrzec, że prawo do swobodnego korzystania z międzynarodowego kanału morskiego dla państw trzecich powstaje w wyniku dwóch następujących po sobie oświadczeń woli.[49] Najpierw mamy do czynienia z oświadczeniem woli stron, które zgodnie stwierdzają, iż są zgodne co do tego, że dany kanał międzynarodowy powinien być „wolny i otwarty" dla statków i okrętów wszystkich państw świata. Zgadzają się tym samym na to, by wszystkie, bez wyjątku, państwa nie będące stronami umów nabyły prawo do korzystania z międzynarodowych kanałów morskich. Wola stron jest jasno wyłożona we wstępie i art. 1 konwencji konstantynopolitańskiej, art. 3 pkt 1 traktatu Hay — Pauncefote, art. 380 traktatu wersalskiego i w ich świetle nie może być wątpliwości, że chodzi tu o wszystkie państwa świata. Aby jednak stypulowane korzyści uzyskały sankcję prawną, potrzebne jest drugie oświadczenie woli — mianowicie każdego państwa trzeciego. Akceptując korzyści, jakie wynikają dlań z umów dotyczących międzynarodowych kanałów morskich, przyjmuje ono jednocześnie związane z nimi ciężary. Nabywa więc nie tylko określone prawa, ale i obowiązki.

Jeśli chodzi o formę oświadczenia woli państwa trzeciego, to przyjęcie korzyści i ciężarów wynikających z omawianych traktatów może nastąpić w sposób wyraźny lub domniemany. Jeśli na przykład statek państwa nie będącego stroną konwencji konstantynopolitańskiej, korzystając z art. 1 tej konwencji, przepłynie przez Kanał Sueski, domniemywa się, że państwo to wyraziło zgodę na przyjęcie korzyści zaoferowanej mu przez ten artykuł.

Sądzić należy, że precedens skorzystania z kanału przez statek lub okręt państwa trzeciego jest wystarczającą podstawą do domniemania, że państwo akceptuje korzyści płynące z przepisów konwencji, uważając się jednocześnie za związane jej przepisami.[50] Dla uzsadnienia istnienia prawa po stronie państwa trzeciego wystarczy więc jednorazowe sko-

---

[49] Rousseau: *op. cit.*, s. 477: „[...] stypulacja na rzecz innego [państwa] jest obca prawu międzynarodowemu, znaczy to, mówiąc ogólnie, że nie wywiera ona swego własnego skutku, którym jest nadanie innemu [państwu] bezpośredniej korzyści z sytuacji prawnej stworzonej w jego intencji. Ona [stypulacja] jest w istocie tylko prostym, jednostronnym przyrzeczeniem, którego skutek będzie wywołany tylko drogą zawarcia specjalnego porozumienia z państwem domniemywanym jako trzecie [...]."

[50] Teza taka nie godzi w interesy państw, które nie posiadają jeszcze floty morskiej. Państwa te bowiem mogą przyjąć korzyści płynące z umów dotyczących międzynarodowych kanałów morskich w sposób wyraźny, składając odpowiednie

rzystanie z kanału, a nie — jak twierdzą niektórzy — powtarzanie tej praktyki przez dłuższy czas. Powtarzająca się praktyka byłaby konieczną podstawą do nabycia prawa, gdyby nie było przepisów umów stypulujących korzyści dla państw trzecich. Wtedy podstawą praw państw trzecich byłby zwyczaj międzynarodowy. A więc z tego wynika, że umowy, które regulują status prawny międzynarodowych kanałów morskich mają tę specyficzną cechę, iż stwarzają wszystkim państwom trzecim możliwość znalezienia się w sytuacji jakby stron umowy. Nie widać, by obecnie, praktycznie rzecz biorąc, była jakakolwiek różnica w zakresie praw i obowiązków stron konwencji o kanałach i państw trzecich.

Można nawet stwierdzić, że zakres ich praw i obowiązków jest, faktycznie biorąc, identyczny. Przyjęcie zatem korzyści przez państwo trzecie traktuje się jako czynność międzynarodowoprawną, wiążącą państwo odpowiednimi postanowieniami traktatu. Wywołuje ona podobny skutek jak ratyfikacja czy przystąpienie.

Należy stwierdzić, że między stronami a państwami trzecimi, które przyjęły korzyści, powstaje węzeł prawny, którego źródłem jest umowa, tylko w tym sensie, że stwarza państwom trzecim możliwość nabycia prawa.

VI

Powyższe uwagi można by streścić następująco:

1. Umowy międzynarodowe regulujące status prawny międzynarodowych kanałów morskich są rodzajem *pacta in favorem tertii.*

2. Intencją stron tych umów było zainteresowanie wszystkich państw świata korzystaniem z tych kanałów przez stypulowanie dla nich korzyści uwarunkowanych przyjęciem określonych ciężarów.

3. W stosunku do tego rodzaju umów zasada *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* ma także pełne zastosowanie. Koncepcje oparte na analogii z prawem wewnętrznym, usiłujące nadać tym konwencjom skuteczność *erga omnes,* są na gruncie prawa międzynarodowego nie uzasadnione. Umowy te nie stwarzają więc p r a w dla państw trzecich, lecz tylko — k o r z y ś c i.

4. Stypulowanie korzyści jest oświadczeniem woli państw, wywołującym określone skutki w prawie międzynarodowym. Państwo trzecie może z przepisów tych skorzystać, nabywając prawo.

5. Państwo trzecie może korzyść przyjąć lub nie i w obu wypadkach samo decyduje o swych prawach. Przyjęcie korzyści może nastąpić

oświadczenie. Przyjęcie tych korzyści nie wiąże się z posiadaniem aktualnie floty morskiej. Jeśli chodzi o państwa nowo powstałe, to ich prawo do korzystania z kanałów międzynarodowych łączy się z problemem sukcesji.

w sposób wyraźny lub dorozumiany i jest oświadczeniem woli, wywołującym skutki w prawie międzynarodowym. Korzyść staje się prawem i prawo to nie może być uchylone porozumieniem sygnatariuszy. Wraz z korzyściami państwo trzecie przyjmuje pewne ciężary, które warunkują te korzyści.

6. Wystarczy jednorazowe skorzystanie z kanału przez statek lub okręt państwa trzeciego, by państwo to nabyło prawo. Przyjęcie korzyści ma znaczenie podobne jak ratyfikacja lub przystąpienie.

7. Ponieważ mamy do czynienia z oświadczeniami woli stron i państwa trzeciego przyjmującego korzyść, powstaje węzeł prawny między stronami a państwem trzecim, które od tej chwili znajduje się w sytuacji podobnej jak strony.

8. Uchylenie lub zmiana którejś z umów dotyczących międzynarodowych kanałów morskich nie zależy tylko od zgody stron, lecz także od zgody państw trzecich, które nabyły prawa z tych umów.

РЕЗЮМЕ

Нормы договоров, которые регулируют правовой статус международных морских каналов, создают выгоды для государств, которые не являются договаривающимися сторонами. Следовательно, представляют вид *pacta in favorem tertii*. Намерением сторон этих договоров было вызвать интерес как можно у большего числа государств к использованию международных морских каналов. Следует подчеркнуть, что разбираемые договоры дают третьим государствам только выгоды, а не права, так как создание прав через договоры для государств не являющихся их сторонами было бы противоречием принципу суверенитета. Концепции, основанные на аналогии с внутренним правом и пытающиеся присвоить этим договорам эффективность *erga omnes*, являются не обоснованными с точки зрения международного права. Создание выгод для третьих государств является заявлением воли сторон, вызывающим определенные правовые последствия. Третье государство может принять эти выгоды или отказаться от них, но в обоих случаях само устанавливает пределы своих прав. Принятие выгод является заявлением воли третьего государства и может наступить как явным способом, так и мнимым. От момента принятия выгод третье государство находится в подобной ситуации как и стороны. Вместе с выгодами оно принимает бремя ответственности, которое обуславливает эти выгоды. Для отмены или изменения какого-нибудь договора, касающегося международных морских каналов, уже не будет тогда достаточно согласия сторон, а будет также необходимо согласие третьих государств, которые получили права из этих договоров.

RÉSUMÉ

Les prescriptions des conventions réglant l'état juridique des canaux maritimes internationaux parlent en faveur des Etats n'étant pas leurs parties. Elles forment donc une sorte de *pacta in favorem tertii*. Les parties de ces conventions avaient l'intention d'éveiller l'intérêt du nombre d'Etats le plus grand possible pour les canaux en question. Il faut souligner que ces conventions ne forment pas de d r o i t s pour les Etats Tiers, mais uniquement les p r o f i t s, car une telle formation des droits pour les Etats n'étant pas leurs parties aurait été contradictoire au principe de souveraineté. Les conceptions se fondant sur l'analogie avec le droit intérieur et tendant à donner à ces conventions l'efficacité *erga omnes* sont, dans le droit international, non justifiées. La formation des profits pour les Etats Tiers est la déclaration de volonté des parties, provoquant les effets juridiques définis. L'Etat Tiers peut accepter ce profit ou ne pas l'accepter et, dans les deux cas, il décide lui-même de l'étendue de ses droits. L'acceptation du profit est la déclaration de volonté de l'Etat Tiers et peut se faire de façon aussi bien explicite que sous-entendue. L'Etat Tiers, dès le moment d'acceptation du profit, se trouve dans une situation pareille à celle des parties. Avec les profits, il admet les charges qui les conditionnent. Pour l'annulation ou le changement d'une des conventions relatives aux canaux maritimes internationaux, le seul consentement des parties n'est alors plus suffisant, vu qu'il faut également celui des Etats Tiers ayant acquis les droits résultant de ces conventions.

Papier druk. sat. III kl. 80 g	Format B5 (70×100)	Stron druku 20
Annales UMCS 1971	Drukarnia Uniwersytecka w Lublinie	Zam. nr 155 z 8 VI 1971
Nakład 600+100. B-5	Maszynopis otrzymano w czerwcu 1971	Druk. ukończ. w lutym 1972

ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA
VOL. XVII SECTIO G 197

1. W. Sawicki: Terminologia prawnicza kroniki Anonima-Galla w świetle instytucji obcych i rodzimych.
Terminologie juridique dans la chronique d'Anonimus Gallus en lumière des institutions étrangères et polonaises

2. L. Névai, M. Sawczuk: Les décisions judiciaires selon la procédure civile hongroise et polonaise.
Orzeczenia sądowe według procedury cywilnej węgierskiej i polskiej.

3. K. Sand, S. Strachowski: Normy techniczne w prawie administracyjnym (ze szczególnym uwzględnieniem norm prawnych z zakresu rolnictwa).
Normes techniques dans le droit administratif (avec la prise en considération particulière des normes juridiques du domaine de l'agriculture).

4. J. Klimkowicz: Prawo interwenienta ubocznego do dokonywania czynności procesowych w polskim procesie cywilnym.
Droit de l'intervenant tiers de remplir les fonctions procédurales dans le procès civil en Pologne.

5. M. Pomorski: Konstytucyjna zasada sądowego wymiaru sprawiedliwości w PRL.
Principe constitutionnel d'administration juridiciaire de la justice dans la République Populaire de Pologne.

6. R. Tokarczyk: Poglądy Winstanleya na państwo doskonałe.
Winstanley's Idea of a Perfect State.

7. M. Kierek: Z problematyki koordynacji terenowej.
Problèmes de coordination territoriale.

8. M. Hasiec: Podstawowe założenia nowej ustawy o pracowniczych urlopach wypoczynkowych.
Grundprinzipien des neuen Gesetzes über die Erholungsurlaube der Werktätigen.

9. T. Bojarski: Zakres miejsc chronionych przy przestępstwie naruszenia miru domowego.
Étendue des endroits protégés lors du délit de violation du domicile.

Adresse:

UNIWERSYTET MARII CURIE-SKŁODOWSKIEJ
BIURO WYDAWNICTW
LUBLIN Plac Litewski 5 POLOGNE

ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN — POLONIA
VOL. XVI SECTIO G 1969

12. L. Matraszek: Niektóre problemy państwa w doktrynie Leona Petrażyckiego.
Some of the State Problems in a Doctrine of Leon Petrażycki.

13. T. Bojarski: Pojęcie „uprawnionego" i kolizja uprawnień przy przestępstwie naruszenia miru domowego.
Der Begriff des „Berechtigten" und der Konflikt der Berechtigungen im Falle des Deliktes des Hausfriedensbruches.